



# Octavia 1.8 T "RS"



Plusieurs fois, vous avez vu de nouvelles Skoda au parking. Elles ont suscité, de votre part, de nombreuses questions sur la fiabilité "renaissante" de la marque tchèque. Pour moi, chacun des tests a confirmé l'excellence de la qualité de fabrication des voitures mises, aujourd'hui, sur le marché. Il y a bien encore quelques regrets mineurs qui seront adaptés, gageons-le, sur les prochaines versions. Une chose est certaine : l'argent investi dans une Skoda vous apportera son lot d'intérêts ! La rigueur toute germanique de la maison mère s'est traduite, non seulement par la qualité des matériaux et celle du montage, mais aussi par une certaine tristesse...

Cela faisait des lustres que Skoda n'avait plus sorti de modèle résolument sportif, qui tienne ses promesses. Pour 24.942,00 euro, une TMC et une TR de respectivement 2.478,00 et 240,00 euro, vous disposerez d'un produit équilibré et bien fini, capable



de déplacer, à l'allure sportive, des adultes et leurs nombreux bagages. Parce que la "RS" est une réelle familiale pour sa caisse et une vraie sportive pour le moteur et la tenue de route. La banquette arrière fractionnée et rabattable facilite la modularité de l'utilisation. Dommage, cependant, l'important seuil du coffre, d'une capacité gigantesque à l'usage.

La finition que vous avez observée comprenait, en vrac, quatre airbags, l'ABS avec répartiteur, l'ESP, l'ordinateur de bord, l'autoradio-K7 à 8 hauts parleurs, le chargeur de 6 CD, la climatisation électronique, le réglage en hauteur et en profondeur du volant de cuir, des sièges avant à flancs enveloppants, une sellerie cuir/tissu, le toit ouvrant, les rétros



et les quatre vitres électriques, la peinture métallisée, les lave-phares, les jantes 17 pouces, le becquet de hayon ...

La sécurité active, la Skoda "RS" sait de quoi il s'agit... Grâce au turbo, le moteur donne des ailes à cette Skoda pour celui qui souhaite flirter avec les radars. Pour les autres, le turbo est synonyme de sobriété. Les 55 litres du réservoir espaceront les passages à la pompe de 650 km. La sixième vitesse de la version diesel serait un plus sur l'Octavia RS.



De même que les quatre roues motrices. Les 180 CV rencontrent difficilement le bitume au travers des seules roues avant. Ce qui génère des pertes d'adhérence aux démarrages musclés. La course du levier de

vitesse est encore trop longue pour espérer une conduite tranchante.

Les autres modèles "Octavia" méritent aussi leur lot d'éloges. La 4x4 TDi est remarquable de tenue de route, de confort et d'autonomie avec ses 6 vitesses. Et maintenant, la montre est affichée en permanence, sur un autre écran que celui de l'ordinateur de bord. La Combi automatique m'a semblé moins alerte le premier jour, après la 4x4. Pourtant, elle est aussi remarquable sur la route que ses aînées, sollicitant une conduite plus tranquille. Les qualités systématiques des Skoda testées : le moteur qui en veut, l'appétit d'oiseau si c'est le souhait du conducteur, le volume de chargement, le prix compté, l'équipement complet, le freinage, la finition flatteuse, l'homogénéité du moteur et du châssis... L'image de marque désastreuse des anciennes Felicia et autre Favorit est une histoire ancienne. Skoda réussit son pari de redorer son blason.

